Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XIX | Warszawa, 19 lutego 1937 r. | Nr 5.

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ A.

Dział Dróg Kołowych.

Obwieszczenia.

DZIAŁ DRÓG KOŁOWYCH.

33.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 7 lutego 1937 r. o wydaniu instrukcji w sprawie udzielania koncesyj na zarobkowy przewóz osób i towarów pojazdami mechanicznymi poza obszarem jednej gminy.

Niniejszym zarządzam:

§ 1.

W celu jak najszybszego i jednocześnie jednolitego załatwiania przez wojewódzkie władze administracji ogólnej spraw koncesyjnych, wydaję załączoną instrukcję w sprawie udzielania koncesyj na zarobkowy przewóz osób i towarów pojazdami mechanicznymi poza obszarem jednej gminy (instrukcję koncesyjną).

§ 2.

Przy stosowaniu instrukcji koncesyjnej należy wszelkie wątpliwości rozstrzygać samodzielnie bez zwracania się o wskazówki do Ministerstwa Komunikacji, gdyż to niepotrzebnie przedłuża załatwienie sprawy. Przy tym obowiązujące przepisy w sprawie zarobkowego przewozu pojazdami mechanicznymi należy zawsze tłomaczyć z myślą o wzmożeniu motoryzacji kraju.

§ 3.

Instrukcja koncesyjna wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Z tą chwilą uchyla się następujące okólniki:

Nr Nr DA-146/1 z dnia 29.IV. 32 r.
DA-146-6/1 z dnia 10.VI. 32 r.
DA-146-5/1 z dnia 23.VI. 32 r.
DR-146-1/1 z dnia 29.I. 33 r.
DR-149/2 z dnia 24.III. 33 r.
DR-141/3 z dnia 29.III. 33 r.
DR-151-2/1 z dnia 9.IV. 33 r.
DR-146-12/1 z dnia 19.IV. 33 r.
DR-170/1 z dnia 9.VI. 33 r.
DR-141/15 z dnia 29.VII. 33 r.
DR-146-1/10 z dnia 5.VIII. 33 r.
DR-146-28/1 z dnia 10.VIII. 33 r. (Dz. U. M. K. Nr 23, poz. 181).
DR-146-15/5 z dnia 14.VIII. 33 r.
DR-146-1/12 z dnia 25.VIII. 33 r.
DR-146-1/11 z dnia 15.IX. 33 r.
DR-146-1/7 z dnia 21.IX. 33 r. (Dz. U. M. K. Nr 23, poz. 182 pod datą 21.VIII.33).
DR-146-1/15 z dnia 22.IX. 33 r.
DR-146-12/5 z dnia 14.XI. 33 r. (Dz. U. M. K. Nr 23, poz. 205).
DR-146-37/2 z dnia 28.XII. 33 r. (Dz. U. M. K. z 1934 r. Nr 2, poz. 9).
DR-146-2/1 z dnia 5.II. 34 r.
DR-155-IX-3/1 z dnia 8.II. 34 r.
DR-146-37/3 z dnia 9.II. 34 r. (Dz. U. M. K. Nr 6, poz. 36).
DR-146-3/11 z dnia 27.III. 34 r.
DR-146-14/1 z dnia 30.III. 34 r. (Dz. U. M. K. Nr 13, poz. 72).
DR-146-7/1 z dnia 10.IV. 34 r. (Dz. U. M. K. Nr 13, poz. 73).
DR-146-2/8 z dnia 10.IV. 34 r.
DR-146-14/2 z dnia 10.IV. 34 r. (Dz. U. M. K. Nr 17, poz. 87).
DR-146-3/4 z dnia 12.IV. 34 r.
DR-146-17/1 z dnia 21.VI. 34 r.
DR-146-19/1 z dnia 28.VI. 34 r.
DR-146-25/1 z dnia 28.VI. 34 r.
DR-146-14/3 z dnia 28.VII. 34 r.
DR-146-14/4 z dnia 16.VIII. 34 r.
DR-146-11/4 z dnia 22.VIII. 34 r.
DR-146-34/1 z dnia 7.IX. 34 r.
DR-146-15/6 z dnia 16.X. 34 r.
DR-146-32/1 z dnia 12.XI. 34 r.
DR-146-23/2 z dnia 14.I. 35 r. (Dz. U. M. K. Nr 9, poz. 49).
DR-155-XVII/4 z dnia 8.III. 35 r.
DR-146-12/3 z dnia 16.V. 35 r.
DR-146-7/4 z dnia 4.VI. 35 r.
DR-167-10/1 z dnia 19.VII. 35 r.
DR-167-10/6 z dnia 16.IX. 35 r.
DR-146-7/7 z dnia 23.IX. 35 r.
DR-146-31/1 z dnia 12.XI. 35 r.
DR-146-19/4 z dnia 23.IV. 36 r. (Dz. U. M. K. Nr 26, poz. 127).
DR-146-7/5 z dnia 19.VI. 36 r.
DR-146-3/3 z dnia 7.VII. 36 r.
DR-146-1/2 z dnia 21.XII. 36 r.

oraz wszystkie nie wymienione wyżej okólniki i zarządzenia w sprawach zarobkowego przewozu osób i towarów pojazdami mechanicznymi poza obszarem jednej gminy.

DR-145/6.

Załącznik do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 7 lutego 1937 r.

INSTRUKCJA

w sprawie udzielania koncesyj na zarobkowy przewóz osób i towarów pojazdami mechanicznymi poza obszarem jednej gminy.

(Artykuły z dodaniem litery „U" oznaczają artykuły ustawy z dnia 14 marca 1932 r. o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznymi (Dz. U. R. P. Nr 32, poz. 336). Paragrafy z dodaniem liter „RW" oznaczają paragrafy rozporządzenia z dnia 6 lipca 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr 95, poz. 821) zmienionego rozporządzeniem z dnia 11 grudnia 1936 r. (Dz. U. R. P. Nr 93, poz. 654).

Do § 2 RW i art. 2 U.

1. Koncesję wydaje się albo na przewóz osób, albo na przewóz towarów. Przewóz osób i towarów (mieszany) tym samym pojazdem mechanicznym jest niedozwolony. Nie jest przewozem mieszanym przewóz konwojentów z towarem, jeżeli odbywa się w granicach, określonych regulaminem przewozu towarów pojazdami mechanicznymi. Przewóz towarów (paczki, przedmioty) bez osób, do których należą, nie jest przewozem bagażu.

2. Za uprawiającego przewóz należy uważać wynajmującego usługi przewozu, tj. wynajmującego cały pojazd mechaniczny wraz z obsługą albo jedno lub kilka miejsc w pojeździe mechanicznym, do jednorazowego przewiezienia albo na określony czas lub do pewnych robót.

3. Za wynagrodzenie należy uważać zapłatę pieniężną lub jakiekolwiek inne świadczenie charakteru odpłatnego nawet wówczas, gdy zapłata lub świadczenie nie przynosi przedsiębiorcy żadnego zysku i stanowi tylko zwrot własnych kosztów przewozu.

4. Koncesjonowaniu podlega także przewóz wspólników uprawiany przez spółki bez względu na rodzaj i wysokość korzyści odnoszonych przez wspólników, jeżeli spółka stale wyświadcza usługi przewozowe swoim wspólnikom (członkom).

Do §§ 3 i 8 RW oraz art. 1 i 8 U.

5. Zarobkowe przewożenie osób pojazdem mechanicznym wynajmowanym w całości nie wymaga koncesji i w tym znaczeniu podpada pod pojęcie przewozów doraźnych.

6. Nie mogą być uważane za doraźne takie przewozy, które są stale dokonywane na pewnych drogach, chociażby pojazdy były wynajmowane w całości. Również nie można uważać za doraźne przewozów nie dokonywanych

wprawdzie stale na pewnych drogach, ale jeżeli opłata za przewóz pobierana jest oddzielnie od każdego pasażera (miejsca). Przewozić w ten sposób można tylko na podstawie koncesji. Kto zajmuje się przewozem bez koncesji, narusza przepisy art. 1 ust. (2) U. Ponieważ pod pozorem tak zwanych przewozów doraźnych bywają obchodzone przepisy o obowiązku uzyskiwania koncesji, na co nieraz skarżą się koncesjonariusze, ponoszący z tego powodu szkody, należy zwracać uwagę na zajmujących się doraźnym przewozem, zwłaszcza na drogach, na których przewozem trudnią się koncesjonariusze.

7. Należy dążyć do tego, aby doraźnym przewozem autobusami na liniach obsługiwanych przez koncesjonariuszów zajmowali się przede wszystkim oni sami. W tym celu karty kontroli opłat Państwowego Funduszu Drogowego na taki przewóz należy wydawać przede wszystkim osobom posiadającym na danej linii koncesję, a innym osobom dopiero wówczas, kiedy przedsiębiorstwo koncesjonowane nie podejmuje się przewozów doraźnych.

8. Przez własne pojazdy należy rozumieć pojazdy, rejestrowane na imię osoby zajmującej się przewozem. Nie jest wolny od posiadania koncesji przewóz uprawiany przez ekspedytorów, gdyż nie są oni właścicielami przewożonego towaru. Pozorne przelewanie własności towaru na przewożącego na czas przewozu jest naruszeniem art. 1 U.

9. Pojazdami mechanicznymi przeznaczonymi do przewozu towarów nie wolno przewozić osób, które nie są konwojentami; ilość konwojentów na jeden pojazd w zasadzie nie powinna przenosić dwóch. Ilość konwojentów należy wpisywać do dowodów rejestracyjnych.

Do § 4 RW i art. 2 U.

10. Linia przewozowa osobowa powinna być określona dokładnie. W razie zamknięcia ruchu na linii przewozowej z powodu naprawy itp., władza wskaże koncesjonariuszowi inny odcinek drogi dla wykonywania przewozów między miejscowościami początkową i końcową linii przewozowej. Odcinek taki, jeżeli jest obsługiwany przez innego koncesjonariusza, należy uważać za tranzytowy, to znaczy, że przewóz po nim odbywa się bez prawa przyjmowania na nim pasażerów.

11. Jeżeli koncesja obejmuje kilka linij, wybór szlaku nie może zależeć od koncesjonariusza, powinien go wyznaczyć dokładnie dokument koncesyjny przez wskazanie miejscowości pośrednich.

Do art. 4 i 5 U.

12. (1) Na mocy artykułu 4 i 5 U udziela koncesji Minister Komunikacji, jeżeli chodzi o koncesje:

a) z prawem wyłączności;
b) o którą ubiega się obcokrajowiec lub zagraniczna osoba prawna; za obcokrajowca należy uważać osobę nie będącą obywatelem polskim; zagraniczne osoby prawne mogą ubiegać się o koncesje, jeżeli zostały dopuszczone do działalności w Polsce;
c) na sieć lub sieci linij;
d) bez prawa wyłączności na liniach i obszarach zastrzeżonych.

(2) Minister Komunikacji zastrzega swej kompetencji udzielanie koncesyj na zarobkowy przewóz towarów na liniach:

a) Białystok — Ostrów Mazowiecka — Warszawa,
b) Rawa Mazowiecka — Brzeziny — Łódź,
c) Łowicz — Łódź — Piotrków — Częstochowa — Będzin — Katowice,
d) od dnia 1 stycznia 1939 r. na linie dłuższe niż 200 km (linie zastrzeżone).

Urzędy Wojewódzkie nie mogą wobec tego wydawać koncesyj na linie wymienione pod a) — b) i c) i na odcinki tych linij, a od dnia 1 stycznia 1939 r. również na linie dłuższe niż 200 km. Koncesjonariuszom, którzy posiadają koncesję na liniach zastrzeżonych, nie należy bez zgody Ministerstwa Komunikacji zezwalać na powiększenie ogólnej nośności samochodów, używanych przez nich do przewozu na tych liniach. Urząd Wojewódzki może jednak zezwalać takim koncesjonariuszom na wymianę zużytych samochodów na nowe, jednakże przez to nie wolno powiększać ogólnej nośności pojazdów koncesjonariusza na liniach zastrzeżonych. Oczywiście, Urząd Wojewódzki może zezwalać posiadaczom koncesyj na liniach zastrzeżonych na powiększenie taboru, jeżeli będzie on używany na liniach niezastrzeżonych. W zezwoleniu Urzędu Wojewódzkiego na takie zwiększenie ilości pojazdów mechanicznych należy zaznaczyć, że zwiększony tabor nie może być używany na liniach zastrzeżonych.

Do §§ 6, 31 i 36 RW.

13. W razie złożenia w Urzędzie Wojewódzkim podania o koncesję wyłączną, Urząd Wojewódzki powinien je przesłać do Ministerstwa Komunikacji wraz ze swym wnioskiem. Do tego dodać należy opinię o ubiegającym się o koncesję, o jego sile finansowej, o potrzebach komunikacyjnych (pożądana ilość autobusów czynnych i rezerwowych oraz minimalna ilość przebiegów dziennie). Do czasu wydania przez Ministerstwo Komunikacji decyzji w sprawie podania o koncesję wyłączną, Urząd Wojewódzki powinien wstrzymać wydawanie koncesyj bez prawa wyłączności na linie, na które złożono podanie o koncesję wyłączną.

14. Jeśli linia, na której ma się odbywać przewóz, wychodzi poza granice województwa, Urząd Wojewódzki powinien przed udzieleniem koncesji porozumieć się z innymi zainteresowanymi urzędami wojewódzkimi, przesyłając im odpis podania o koncesję. Urząd Wojewódzki powinien udzielić odpowiedzi w terminie najpóźniej 14-dniowym. W odpowiedzi swej Urząd Wojewódzki powinien także podać, komu, na jaki termin, oraz na jaki tabor (wymie-

nić marki i procent zużycia pojazdów) wydane zostały koncesje na daną linię (linie) oraz czy jakie jeszcze i ile pojazdów mechanicznych należałoby jego zdaniem uruchomić na danej linii (liniach) ze względu na potrzeby komunikacyjne, tudzież, czy na projektowanej trasie istnieją ograniczenia ruchu ze względu na stan dróg lub mostów. Jeżeli porozumienie nie zostało osiągnięte i sprawa nie zostanie uzgodniona w ciągu następnych 2 tygodni na wspólnej konferencji, albo przez porozumienie się pomiędzy wojewodami, to akta sprawy należy przesłać Ministerstwu Komunikacji do rozstrzygnięcia wraz z umotywowanym wnioskiem. Porozumienie nie jest wymagane, jeśli idzie o koncesje, które w czasie do 31.XII. 1938 r. upoważniają do zajmowania się przewozem na dowolnych liniach w całym Państwie (pkt 25 Instrukcji koncesyjnej).

15. (1) Nie należy uzgadniać spraw koncesyjnych, jak to było dotychczas, z władzami kolejowymi i pocztowymi. Jednakże Urzędy Wojewódzkie mają obowiązek:

a) przystosowywać rozkłady jazdy autobusów do ruchu pociągów osobowych (pkt 19 Instrukcji koncesyjnej);
b) nie wydawać nowych koncesyj towarowych na liniach zastrzeżonych kompetencji Ministra Komunikacji, jak również nie zmieniać warunków koncesyj wydanych na powyższe linie;
c) nie wydawać koncesyj obszarowych osobom, które nie zawarły z przedsiębiorstwem Polskie Koleje Państwowe umowy w sprawie kombinowanych komunikacyj (pkt 26 Instrukcji koncesyjnej);
d) zamieszczać w każdej koncesji postanowienia o obowiązku koncesjonariusza przewożenia poczty za wynagrodzeniem (pkt 22 Instrukcji koncesyjnej).

(2) Również nie należy uzgadniać spraw koncesyjnych z władzami wojskowymi, jeżeli tabor, który ma być uruchomiony, jest produkcji lub montażu krajowego; w przeciwnym razie należy przed wydaniem decyzji przesyłać podania o koncesje, o wymianę lub uzupełnienie taboru do Ministerstwa Komunikacji.

16. Urzędy Wojewódzkie mogą według swego uznania zasięgać opinii izb przemysłowo-handlowych. Takie zasięganie opinii jest wskazane zwłaszcza w przypadkach, gdy kwalifikacje osoby ubiegającej się o koncesję nie są Urzędowi bliżej znane, a nadto jeżeli chodzi o ustalenie taryf.

Do § 8 RW.

17. (1) W koncesji należy wymienić ilość pojazdów z podaniem ich marki, typu i nośności.

(2) W koncesji na przewóz osób należy określić ilość autobusów, które mają być używane do przewozu, wliczając w to również pojazdy rezerwowe, używane zamiast uszkodzonego pojazdu lub do odbywania kursów dodatkowych. Każdy koncesjonariusz powinien posiadać co najmniej jeden autobus rezerwowy, w przedsiębiorstwach większych jeden autobus rezerwowy powinien przypadać na 4 — 5 autobusów.

(3) Przed wydaniem decyzji o zmianie ilości, marki i typów pojazdów, jeżeli nie chodzi o uruchomienie pojazdów produkcji lub montażu krajowego, należy sprawę przedstawić Ministerstwu Komunikacji.

(4) Decyzje o zmianie ilości, marki i typów pojazdów mechanicznych zapisuje się w wydanym już dokumencie koncesyjnym.

Do § 9 i 33 RW.

18. (1) W koncesji na przewóz osób powinna być określona maksymalna wysokość opłat za osobo-kilometr oraz rodzaj i wysokość ulg w opłatach (dla urzędników, wojskowych, młodzieży, przejazdy okresowe). Zatwierdzone być mogą tylko takie taryfy, które zawierają wysokość opłat za przejazd oddzielnych odcinków drogi. W koncesji należy zastrzec bezpłatny przewóz funkcjonariuszy służby drogowej, policji państwowej i żandarmerii wojskowej, w ilości najwyżej 2 osoby w jednym pojeździe.

(2) Jeżeli na określonym odcinku drogi kursują autobusy dwóch przedsiębiorstw koncesjonowanych, to opłata za przejazd tego odcinka powinna być zatwierdzona w jednakowej wysokości.

(3) Taryfę za przewóz osób zatwierdza się na formularzach ustalonego wzoru. Przy zatwierdzeniu taryfy powinna władza, udzielająca koncesji mieć na uwadze kalkulację kosztów przedsiębiorstwa uwzględniającą również amortyzację kapitału oraz godziwy zysk.

(4) Taryfa za bagaż może być określona od ciężaru lub objętości i sztuk bagażu, przy czym opłacie nie podlega bagaż lżejszy niż 10 kg ani mniejszy niż 60 × 40 × 30 cm.

(5) W koncesji na liniowy przewóz towarów powinna być określona maksymalna taryfa, wobec czego nie należy żądać, jak dotychczas, zgłaszania do zatwierdzenia przez osobę ubiegającą się o koncesję lub przez koncesjonariusza taryf minimalnych. Taryfa maksymalna powinna przewidywać opłaty przewozowe za 1 tonno/km, za wozo/kilometr, za jednostkę czasu wynajmu w całości samochodu (łącznie z kierowcą).

(6) Obowiązujące stawki taryfowe należy oznaczać w załączniku do dokumentu koncesyjnego.

(7) Pobieranie opłat wyższych niż taryfowe jest karalne na podstawie art. 7 U.

Do § 12 RW.

19. (1) Przy zatwierdzaniu rozkładu jazdy należy mieć na uwadze:

a) miejscowe potrzeby i wygodę podróżnych oraz
b) koordynację ruchu autobusów z innymi środkami publicznej komunikacji (kolej,

inne linie autobusowe, żegluga śródlądowa). W tym celu:

1) na liniach autobusowych, łączących miejscowości połączone również koleją — rozkłady jazdy powinny być tak ułożone, aby odjazd autobusu odbywał się w odpowiednich odstępach czasu pomiędzy odjazdami pociągów. Odstępy czasu pomiędzy odjazdem autobusu i odjazdem pociągu powinny być dość znaczne, chyba że nie byłoby to dogodne dla publiczności ze względu na czas przyjazdu autobusu do miejscowości, w której ma ona załatwiać swoje interesy (pora nocna). W każdym razie należy uwzględniać pewną odległość czasu między odejściem pociągu i autobusu; na liniach autobusowych podmiejskich różnica ta może być mała;
2) na liniach dojazdowych do stacyj kolejowych, autobus powinien przyjeżdżać przed odejściem pociągu (20—30 minut wcześniej); odjazd zaś autobusu powinien następować po odejściu pociągu (10—15 minut).

(2) W rozkładach jazdy należy w razie potrzeby oznaczyć kursy, które poza zwykłymi koncesjonariusz będzie obowiązany odbywać w pewnych dniach ze zwiększoną frekwencją (np. dnie targowe). Również należy zaznaczyć możność odbycia przez koncesjonariusza dodatkowych kursów, dozwolonych w krótkich odstępach czasu po kursach rozkładowych (10—15 minut).

(3) Przy zatwierdzaniu rozkładów jazdy dla różnych przedsiębiorstw autobusowych, obsługujących te same linie, należy przewidzieć przerwy między kursami pojazdów nie tego samego przedsiębiorstwa, aby zapobiec niewłaściwej konkurencji.

(4) Władze nadzorujące ruch autobusowy powinny zwracać szczególną uwagę na regularność ruchu tj. na ścisłe przestrzeganie przez koncesjonariusza zatwierdzonego rozkładu jazdy.

(5) Należy unikać częstych zmian rozkładu jazdy. Rozkład jazdy w zasadzie nie powinien być zmieniany częściej, niż dwa razy do roku (kwiecień i wrzesień). Zmiana rozkładu jazdy może nastąpić z inicjatywy urzędu lub koncesjonariusza. W razie zmiany z urzędu należy mieć na uwadze, ażeby koncesjonariusz nie był narażony na straty. Zatwierdzając rozkład jazdy, władza nie powinna określać czasu jego ważności, gdyż może zajść potrzeba zmiany rozkładu, podyktowana względami ogólnokomunikacyjnymi.

(6) Urząd Wojewódzki powinien wydać każdemu koncesjonariuszowi otrzymującemu koncesję na przewóz osób odpowiednią ilość odpisów zatwierdzonego rozkładu jazdy, a koncesjonariuszowi otrzymującemu koncesję na przewóz towarów — odpowiednią ilość odpisów wyciągu z warunków koncesyjnych, poświadczonych przez Urząd Wojewódzki. W razie odebrania koncesji należy żądać od koncesjonariusza zwrotu rozkładu jazdy i jego odpisów, lub wyciągu z warunków koncesyjnych i jego odpisów. Również należy żądać od koncesjonariusza zwrotu zatwierdzonego rozkładu jazdy i jego odpisów w przypadku wydania mu nowego rozkładu jazdy.

(7) Odpisy zatwierdzonych rozkładów jazdy oraz odpisy zatwierdzonych taryf osobowych należy jednocześnie z ich zatwierdzeniem przesyłać po jednym egzemplarzu Ministerstwu Komunikacji oraz zainteresowanym urzędom wojewódzkim, starostwom oraz właściwym dyrekcjom okręgowym Kolei Państwowych. Odpisy zatwierdzonych rozkładów jazdy należy przesyłać również właściwym dyrekcjom okręgowym Poczt i Telegrafów. Odpisy wyciągów z warunków koncesyjnych należy przesyłać po jednym egzemplarzu Ministerstwu Komunikacji, zainteresowanym urzędom wojewódzkim, starostwom oraz właściwym dyrekcjom okręgowym Kolei Państwowych. W okresie czasu do dnia 31.12. 1938 r. odpisy wyciągów z warunków koncesyjnych należy przesyłać tylko Ministerstwu Komunikacji w jednym egzemplarzu.

(8) W każdym pojeździe mechanicznym przeznaczonym do koncesjonowanego przewozu osób powinien się znajdować oprawiony trwale rozkład jazdy według dołączonego wzoru (załącznik Nr 1).

(9) W każdym pojeździe mechanicznym, przeznaczonym do koncesjonowanego przewozu towarów powinien się znajdować oprawiony trwale wyciąg z warunków koncesyjnych według dołączonego wzoru (załącznik Nr 2).

(10) Odpisy zatwierdzonych rozkładów jazdy, zatwierdzonych taryf oraz odpisy wyciągów z warunków koncesyjnych należy zebrać oddzielnie do każdego rodzaju koncesyj (osobowe, liniowe towarowe i obszarowe towarowe). Tworzą one razem rejestr wydanych koncesyj. Na odwrotnej stronie odpisu rozkładu jazdy oraz wyciągu z warunków koncesyjnych należy zapisywać kary nałożone na koncesjonariusza.

20. (1) Miejscowości, w których autobus utrzymujący regularną komunikację ma się zatrzymać, określa władza udzielająca koncesji, wyznaczenie zaś w takiej miejscowości ścisłe oznaczonego miejsca postoju należy do powiatowej władzy administracji ogólnej w porozumieniu z zarządem drogowym, a w miastach — w porozumieniu z zarządem miasta. Jeśli miejsce postoju ma się znajdować na drodze publicznej, wyznacza je powiatowa władza administracji ogólnej, pamiętając, by miało ono twardą nawierzchnię i było odpowiednio urządzone.

(2) Za miejsce postoju będą, odpowiednio do warunków lokalnych, uważane:

a) **dworce autobusowe,** to jest pomieszczenia zamknięte, składające się z budynku dla podróżnych, w którym powinny się mieścić: poczekalnia, przechowalnia bagażu, ustępy i inne urządzenia potrzebne dla podróżnych, oraz z terenu

podjazdowego, zaopatrzonego w urządzenia ułatwiające wsiadanie podróżnych oraz ładowanie bagaży, w urządzenia do mycia i robót konserwacyjnych przy autobusach, w stację benzynową i oliwną oraz gdzie wypadnie w garaże i warsztaty remontowe;

b) **stacje autobusowe,** to jest wydzielone place zaopatrzone w twardą nawierzchnię oraz tablice z rozkładami jazdy i innymi informacjami. Na tych terenach mogą się znajdować poczekalnia i biuro informacyj dla podróżnych oraz stacja benzynowa. Na terenie stacji autobusowej dozwolone są jedynie drobne prace konserwacyjne przy autobusach, które czekają do następnego odjazdu;

c) **przystanki autobusowe** na drogach (ulicach), przeznaczone do krótkiego, parominutowego, zatrzymania autobusu. Muszą być one oznaczone za pomocą tablic z godzinami odjazdu. Tablice należy ustawiać na poboczach dróg, a w miastach na chodnikach lub zawieszać na ścianach domów, zawsze jednak prostopadle do osi podłużnej drogi (ulicy). Za wydzierżawienie miejsca pod tablice zarządy drogowe nie mogą pobierać żadnych opłat.

W miastach należy dążyć do urządzania stacyj lub dworców autobusowych, w innych miejscowościach wystarczają przystanki autobusowe.

(3) Należy baczyć, aby opłaty pobierane za zatrzymywanie się autobusów w miejscach postoju (stacjach lub dworcach autobusowych) były odpowiednie do rzeczywistych usług świadczonych na tych miejscach koncesjonariuszom lub podróżnym. Gdyby pobierane opłaty były wygórowane powiatowa władza administracji ogólnej powinna domagać się ich odpowiedniego obniżenia, a w razie odmowy wyznaczyć inne odpowiednie miejsce postoju.

(4) Jeżeli miejsce postoju autobusów znajduje się w znacznej odległości od stacji kolejowej lub przystani, to dla linij autobusowych dowozowych do kolei lub żeglugi śródlądowej należy wyznaczyć dodatkowe miejsce postoju przy stacji kolejowej (przystani).

(5) Władze udzielające koncesji powinny dopilnować, aby na wszystkich drogach, obsługiwanych przez komunikację autobusową, były umieszczone tablice przystankowe.

do § 20 RW.

21. Obowiązek ubezpieczenia odnosi się do czynnych i do rezerwowych autobusów.

do § 24 RW.

22. W dokumentach koncesyjnych należy zamieszczać postanowienie o obowiązku przewozu poczty przez koncesjonariusza. Obowiązek ten powinien być sformułowany jak następuje:

a) Koncesjonariusz jest obowiązany:
   1) przewozić pojazdami mechanicznymi za słusznym wynagrodzeniem, które będzie ogłaszane w Dzienniku Taryf Pocztowych, Teletechnicznych i Radiokomunikacyjnych, ładunek pocztowy przy każdym kursie, na żądanie właściwej dyrekcji okręgu Poczt i Telegrafów, a gdy zajdzie tego potrzeba, także konwojentów poczty, którym będzie powierzony nadzór nad ładunkiem pocztowym;
   2) urządzić w pojazdach na swój koszt odpowiedni przedział lub schowek na cenniejszy ładunek pocztowy, według wskazówek właściwej dyrekcji okręgu Poczt i Telegrafów;
   3) stosować się przy przewożeniu poczty do obowiązujących w tym względzie przepisów pocztowych;

b) Koncesjonariusz ponosi odpowiedzialność materialną za przyjęte do przewozu przesyłki pocztowe taką samą pod względem wysokości, jak państwowe przedsiębiorstwo „Polska Poczta, Telegraf i Telefon" wobec nadawców, a niezależnie od tego musi złożyć odpowiednią kaucję, albo też ubezpieczyć ładunek pocztowy na odpowiednią kwotę.

do § 26 RW.

23. Ażeby ułatwić sprawowanie nadzoru nad przewozami koncesjonowanymi, należy w dokumencie koncesyjnym określić również miejsce stałego postoju (garażowania) pojazdów, przyjmując jako zasadę, że miejsce to powinno się znajdować na obszarze podległym tej wojewódzkiej władzy administracji ogólnej, która wydaje koncesję.

do § 30 RW.

24. (1) Każdy pojazd mechaniczny, przeznaczony do koncesjonowanego przewozu osób lub towarów, musi mieć znak z numerem koncesji, na podstawie której odbywa się przewóz. Znak powinien być wymalowany po obu stronach pojazdu na drzwiach lub na boku pojazdu. Znak składa się z litery i numeru koncesji, wysokości 8 cm., otoczonych ramką prostokątną, szerokości 2,5 cm., mającą wymiary zewnętrzne 17 × 40 cm. Pojazdy objęte koncesją wyłączną oznacza się literą „M", dalej kreską poprzeczną i numerem dokumentu koncesyjnego. Pojazdy objęte koncesją bez prawa wyłączności oznacza się skrótem literowym województwa (jak na dawnych tablicach rejestracyjnych), dalej kreską poprzeczną i numerem dokumentu koncesyjnego, (załącznik Nr 3). Jeżeli koncesjonariusz posiada dwie koncesje wyłączną i niewyłączną, wówczas na pojeździe umieszcza się jedną ramkę nad drugą tak, żeby rozgraniczająca je linia była wspólna dla obu ramek; w górnej ramce umieszcza się oznaczenie koncesji wyłącznej, a w dolnej oznaczenie koncesji bez

prawa wyłączności (załącznik Nr 4). Na pojazdach malowanych na jasne kolory ramki, litery oraz cyfra powinny być ciemno-granatowe, tło zaś między nimi jasno-kremowe, na pojazdach zaś malowanych na ciemne kolory — ramki i litery jasno-kremowe, a tło ciemno-granatowe.

(2) Każdy pojazd używany do koncesjonowanego przewozu osób lub towarów na określonej linii, oprócz napisu wyszczególniającego miejscowości krańcowe, a umieszczonego na zewnątrz u góry, na przodzie pojazdu, nad odwietrznikiem oraz znaku koncesyjnego, powinien mieć po obu stronach napisy z nazwami miejscowości krańcowych oraz większych pośrednich, wytyczających trasę linii, wymalowane w sposób estetyczny i trwały na nadwoziu Napisy te mogą też być wymalowane nie na nadwoziu, lecz na tablicach wymiennych, a to jeżeli mianowicie koncesjonariusz zajmuje się przewozem na kilku liniach i zachodzi możliwość przerzucania pojazdów z jednej linii na inną. Co do pojazdów mechanicznych ciężarowych obowiązek ten zawiesza się na okres do dnia 31.XII. 1938 r. z wyjątkiem pojazdów mechanicznych używanych na liniach zastrzeżonych (pkt. 12 ust. (2) Instrukcji koncesyjnej), które powinny mieć napis w obramowaniu czerwonym, wykonany białymi literami wysokości najmniej 30 cm., wskazujący obsługiwane przez koncesjonariusza miejscowości krańcowe na linii zastrzeżonej.

(3) Autobusy używane do przewozu doraźnego powinny mieć na przodzie oraz po obu bokach nadwozia umieszczony napis: „Przewóz doraźny". Umieszczenie takiego napisu nie jest wymagane, jeżeli chodzi o kursy dodatkowe (p. 19 ust. (2) Instrukcji koncesyjnej).

(4) Wszystkie pojazdy należące do jednego koncesjonowanego przedsiębiorstwa przewozu osób powinny być pomalowane jednakowo. Nie należy pozwalać koncesjonariuszom na oznaczanie pojazdów takimi barwami, jakich używają przedsiębiorstwa państwowe: „Polskie Koleje Państwowe" i „Polska Poczta, Telegraf i Telefon". Ażeby uniknąć używania przez różne przedsiębiorstwa takich samych barw, należy zastrzec w koncesji, że barwy, jakimi oznaczy koncesjonariusz pojazdy, zatwierdzi Urząd Wojewódzki.

(5) Każdy samochód ciężarowy, przeznaczony do zarobkowego przewozu towarów na określonych obszarach, oprócz znaku koncesyjnego, powinien być pomalowany na kolor czerwono-ceglasty i zaopatrzony po obu stronach w napis następujący: „Przewóz kolejowo samochodowy na obszarze powiatów . . . . . ". Napis ten powinien być wykonany w sposób estetyczny i trwały, literami koloru białego, wysokości przynajmniej 5 cm.

do §§ 31, 32 i 33 RW.

25. (1) Linia przewozowa towarowa powinna być dokładnie ustalona. Koncesje na przewóz towarów na linię lub linie, wydane przed i po dniu 1 stycznia 1937 r., upoważniać będą z mocy § 2 rozporządzenia z dnia 11 grudnia 1936 r. (Dz. U. R. P. Nr 93, poz. 654), a więc bez osobnych pozwoleń, do przewożenia towarów w czasie trwania koncesyj, nie dłużej jednak niż do 31 grudnia 1938 r., na dowolnych liniach w całym Państwie, z wyjątkiem jednak linij zastrzeżonych kompetencji Ministra Komunikacji, a wymienionych w p. 12 ust. (2) Instrukcji koncesyjnej. Od dnia 1 stycznia 1939 r. koncesjonariusz będzie mógł przewozić tylko na linii lub liniach, określonych w koncesji, jednak dozwolony jest dowóz do punktów położonych przy linii w obrębie tej samej gminy i najbliższej gminy sąsiedniej.

(2) W celu określenia linij, na których będą mogli koncesjonariusze od 1 stycznia 1939 r. aż do czasu wygaśnięcia koncesji zajmować się przewozem, Urzędy Wojewódzkie powinny w ciągu września 1938 r. wezwać koncesjonariuszów do zgłoszenia w ciągu 30 dni tych linij, na których rzeczywiście przewozili w ostatnim półroczu, i do przedstawienia dowodów stwierdzających tę okoliczność.

(3) W dokumentach koncesyjnych, wydanych przed i po 1 stycznia 1937 r., należy umieszczać następującą klauzulę: „Oprócz linii (linij), określonej (określonych) w niniejszym dokumencie, koncesjonariusz ma prawo, na podstawie § 2 rozp. z dnia 11 grudnia 1936 r. (Dz. U. R. P. Nr 93, poz. 654), zajmować się zarobkowym przewozem towarów na liniach dowolnych w całym Państwie, oprócz linij: 1) Białystok — Ostrów Mazowiecka — Warszawa, 2) Rawa Mazowiecka — Brzeziny — Łódź oraz 3) Łowicz — Łódź — Piotrków — Częstochowa — Będzin — Katowice i odcinków tych linij, w czasie trwania koncesji, nie dłużej jednak niż do dnia 31 grudnia 1938 r. Od dnia 1 stycznia 1939 r. aż do upływu terminu ważności koncesji koncesjonariusz będzie mógł wykonywać przewóz tylko na linii (liniach) określonych w niniejszym dokumencie koncesyjnym". Jeśli koncesja wygasa przed dniem 1 stycznia 1939 r., to klauzulę powyższą należy odpowiednio zmienić.

(4) Jeżeli koncesjonariusz nie wystąpi o zmianę linii (linij) określonej w koncesji, wówczas pozostaje on od dnia 1 stycznia 1939 r. do czasu ważności koncesji przy linii (liniach) określonej (określonych) w koncesji. Jeżeli koncesjonariusz wystąpi o zmianę linii (linij), to Urząd Wojewódzki jeżeli stwierdzi, że koncesjonariusz rzeczywiście obsługiwał tę linię (linie) w ostatnim półroczu i posiada odpowiedni tabor, powinien przyznać mu linię (linie), o którą prosi.

(5) Nie należy żądać, żeby osoba ubiegająca się o koncesję albo koncesjonariusz przedstawiali do zatwierdzania plany przewozowe.

26. Koncesyj na oznaczone obszary nie można wydawać ani przedłużać osobom, które nie zawarły z przedsiębiorstwem „Polskie Koleje Państwowe" umowy o udział w przewoże-

niu z koleją (komunikacje kombinowane). W razie złożenia podania o koncesję obszarową, Urząd Wojewódzki obowiązany jest zbadać, czy ubiegający się o koncesję posiada potrzebne kwalifikacje osobiste (pkt 28 ust. (1) Instrukcji koncesyjnej). Jeżeli w wyniku tych badań Urząd Wojewódzki nie uzna za właściwe odmówić udzielenia koncesji, wówczas powinien zażądać od ubiegającego się o koncesję przedstawienia w oznaczonym terminie odpisu umowy, zawartej z przedsiębiorstwem P. K. P. co do udziału w zajmowaniu się przewozami z koleją (komunikacje kombinowane). W razie przedstawienia takiej umowy należy wydać koncesję na przewóz towarów od i do stacyj kolejowych w granicach wyznaczonych powiatów i na przewóz między miejscowościami w granicach tych powiatów. Rodzaj i ilość taboru nie może być mniejsza, niż to wynika z warunków umowy z przedsiębiorstwem P. K. P. o przewozy kombinowane.

Do § 36 RW.

27. Koncesjonariusz, korzystający z prawa tranzytu na odcinku objętym koncesją wyłączną, nie ma prawa zabierać z początkowego punktu odcinka, objętego koncesją wyłączną ani z innych punktów tego odcinka pasażerów, udających się do miejscowości położonych na tym odcinku. Natomiast koncesjonariusz taki ma prawo z początkowego punktu odcinka, objętego koncesją wyłączną, jak również z innych punktów tego odcinka zabierać pasażerów do miejscowości położonych dalej, niż końcowy punkt odcinka tranzytowego, a więc co najmniej do następnego przystanku taryfowego (następnej miejscowości). Koncesjonariusz korzystający z tranzytu ma również prawo wysadzać na odcinku tranzytowym, objętym koncesją wyłączną, pasażerów, jadących z poza odcinka objętego wyłącznością, a więc co najmniej z przystanku taryfowego (miejscowości) poprzedzającego punkt, w którym zaczyna się odcinek wyłączny. Odpowiednio do tego, koncesjonariusz korzystający z tranzytu ma prawo wydawać bilety do miejscowości i z miejscowości, położonych na odcinku objętym wyłącznością, tylko z miejscowości i do miejscowości położonych poza tym odcinkiem. W dokumencie koncesyjnym powinno być umieszczone postanowienie o korzystaniu z tranzytu, opatrzone rygorem, że w razie stwierdzonego niestosowania się koncesjonariusza do warunków korzystania z tranzytu, Urząd Wojewódzki może, po uprzednim pisemnym ostrzeżeniu, cofnąć prawo przejazdu przez ten odcinek.

do §§ 37 i 38 RW.

28. (1) Koncesje na zarobkowy przewóz pojazdami mechanicznymi poza obszarem jednej gminy można wydawać tylko osobom, które mogą się wykazać:

a) swą lojalnością wobec Państwa;
b) niekaralnością za czyny wymienione w § 47 RW;
c) solidnością w wypełnianiu obowiązków publiczno-prawnych, jak np. wywiązywanie się z obowiązków podatkowych;
d) solidnością w wypełnianiu zobowiązań handlowych;
e) dostatecznie silnymi podstawami finansowymi do uruchomienia i prowadzenia przedsiębiorstwa przewozowego, w szczególności posiadaniem taboru w dobrym stanie (technicznym i zewnętrznym) i odpowiedniego do zamierzonych celów, albo posiadaniem środków finansowych na nabycie taboru, wreszcie
f) fachowością w dziedzinie przewozu samochodami.

(2) Podstawą do oceny lojalności, niekaralności i solidności osoby ubiegającej się o koncesję są informacje, zebrane przez powiatowe władze administracji ogólnej, o ile zaś chodzi o płacenie podatków i innych danin publicznych — informacje władz skarbowych. Podstawą do oceny siły finansowej są informacje, zebrane przez powiatowe władze administracji ogólnej, albo też opinia izby przemysłowo-handlowej. Fachowość ocenia się na podstawie informacyj zebranych przez powiatowe władze administracji ogólnej o posiadaniu przez dane osoby wiadomości potrzebnych do prowadzenia przedsiębiorstwa zarobkowego przewozu samochodami.

(3) Koncesyj nie można wydawać stowarzyszeniom i spółkom, których zadaniem nie jest zajmowanie się przewozem zarobkowym pojazdami mechanicznymi. Podstawą do oceny tych okoliczności jest rejestr handlowy albo rejestr spółdzielni, a w stosunku do spółek nie obowiązanych do wpisu do rejestru handlowego — statut lub umowa spółki.

(4) Koncesji nie należy wydawać osobie, co do której Urząd Wojewódzki na podstawie zebranych informacyj uzna, że w razie uzyskania koncesji nie mogłaby z niej sama korzystać z powodu braku środków finansowych, lecz że korzystałaby z niej naprawdę inna osoba, nieujawniona w koncesji. Jeżeli o koncesję ubiega się osoba (grupa osób), która posiada kwalifikacje wymienione wyżej pod a), b) i c), a zamierza utworzyć spółkę handlową przewozową, Urząd Wojewódzki po zbadaniu projektu umowy spółki może wydać koncesję z tym zastrzeżeniem, że spółka będzie utworzona przed rozpoczęciem przewozów. Należy jednak odmówić udzielenia koncesji, jeżeli by osoba ubiegająca się o nią miała wnieść do spółki jako udział jedynie tylko koncesję.

(5) Należy w miarę możności przyczyniać się do powstawania silnych finansowo przedsiębiorstw autobusowych, posiadających znaczniejszy tabor i dlatego mogących zaspakajać potrzeby komunikacyjne na większą skalę także w razie zwiększonej frekwencji podróżnych, jak również na liniach czasowo jeszcze nie przynoszących zysku.

(6) Przy udzielaniu koncesyj należy przede wszystkim uwzględniać podania tych, którzy, oprócz innych kwalifikacyj, będą posiadali tabor produkcji lub montażu krajowego, zwłaszcza nowy i jednolity pod względem technicznym (jednej marki). Wogóle należy dążyć do jak największej jednolitości technicznej (pod względem marki) taboru, używanego przez koncesjonariusza.

Jako zasady należy przyjąć, że:

a) osobom, które się jeszcze nie zajmowały zarobkowym przewozem pojazdami mechanicznymi można wydać koncesję tylko wówczas, jeżeli uruchomią tabor wyłącznie nowy. Od tej zasady mogą być czynione wyjątki, mianowicie — nie będzie wymagany tabor nowy, jeśli chodzi:

   1) o linie autobusowe na drogach gruntowych oraz pionierskich, tj. takich, na których przynajmniej od roku nie było koncesjonowanej komunikacji autobusowej;

   2) o linie autobusowe albo towarowe położone w całości lub w większej swej części w granicach województw: wileńskiego, nowogródzkiego, poleskiego, wołyńskiego, tarnopolskiego i stanisławowskiego;

b) osobom, które się już zajmowały zarobkowym przewozem osób lub towarów pojazdami mechanicznymi, można wydawać koncesje na zarobkowy przewóz taborem używanym, jeżeli ubiegają się o linie wymienione pod a). Osobom, o których powyżej mowa, można wydawać koncesje na inne linie tylko wówczas, jeżeli uruchomią tabor w połowie nowy pod względem technicznym. Dotychczasowym koncesjonariuszom obszarowym, którym koncesje wygasły w dn. 31 grudnia 1936 r., można wydać nawe koncesje liniowe na przewóz towarów na okres 2 lat, chociaż nie uruchamiają odrazu nowych pojazdów, jednak w dokumencie koncesyjnym należy zastrzec uruchomienie nowego (nowych) pojazdu(ów) w określonym terminie.

(7) Koncesji na zarobkowy przewóz osób nie należy udzielać na linie obsługiwane przez koncesjonowane przedsiębiorstwa autobusowe, chyba, że potrzeby komunikacyjne wymagają zwiększonej ilości kursów, a dotychczasowy koncesjonariusz nie jest w możności podołać tym wymaganiom. Jednakże i w tym przypadku należy zaproponować dotychczasowemu koncesjonariuszowi zwiększenie ilości kursów, a jeżeli potrzeba, również zwiększenie ilości autobusów, i uprzedzić go, że w razie niepowiększenia w określonym terminie, ilości kursów czy autobusów, będzie wydana koncesja na obsługiwaną przez niego linię także innej osobie.

(8) Jeżeli na jedną linię są już wydane dwie lub więcej koncesyj na zarobkowy przewóz osób, nie należy przedłużać terminów ważności koncesji przedsiębiorstwom nie wypełniającym należycie obowiązków przewozowych.

(9) Koncesjonariuszom, którzy wypełniali obowiązki przewozowe z korzyścią dla interesu publicznego, włożyli kapitały w budowę dworców autobusowych, magazynów towarowych, warsztatów lub innych urządzeń niezbędnych do utrzymywania racjonalnej komunikacji samochodowej, należy dawać pierwszeństwo, kiedy idzie o otrzymanie koncesji na dalszy odpowiedni okres czasu na dotychczas przez nich obsługiwanych liniach czy obszarach, jeśli posiadają, oprócz innych kwalifikacyj, tabor w dobrym stanie technicznym i w ilości dostatecznej.

(10) Przedłużenie ważności koncesji może nastąpić w każdym czasie, jednak tylko przed upływem jej ważności.

(11) Przy załatwianiu spraw zarobkowego przewozu osób i towarów pojazdami mechanicznymi należy mieć zawsze na uwadze — w interesie Państwa — konieczność usilnego popierania motoryzacji kraju. W obecnym stanie słabego rozwoju motoryzacji na pierwszy plan wysuwa się potrzeba przyśpieszenia wzrostu ilości pojazdów mechanicznych, przydatnych do obrony Państwa i koniecznych do rozwoju gospodarczego kraju. Należy więc dążyć z całą energią i poczuciem odpowiedzialności do jak największego rozpowszechnienia używania samochodów i, jeśli chodzi o sprawy koncesyjne, czynić osobom ubiegającym się o koncesje oraz już je posiadającym wszelkie możliwe ułatwienia w załatwianiu swych spraw w urzędach, aby w ten sposób — przez roztoczenie opieki nad solidnymi przedsiębiorcami — wytworzyć atmosferę sprzyjającą motoryzacji przewozów na drogach publicznych. Urzędy wojewódzkie nie powinny się ograniczać jedynie do szybkiego i sprawnego załatwiania podań i próśb w sprawach koncesyjnych, lecz stale dążyć do jak największego rozwoju zarobkowych przewozów samochodowych, troszcząc się o usprawnienie istniejących połączeń przez powiększenie ilości przebiegów i ilości pojazdów, jak również badać potrzeby komunikacyjno-gospodarcze i starać się o rozszerzenie komunikacji samochodowej na tereny i dziedziny gospodarstwa, dotychczas obsługiwane innymi środkami przewozowymi. Powinny przeto czynić wszelkie ułatwienia przedsiębiorstwom i osobom, wprowadzającym motoryzację transportu, propagować korzyści z zaprowadzenia ruchu samochodowego oraz wyszukiwać możliwości używania samochodu.

Załatwianie wszelkich spraw dotyczących koncesyj powinno się odbywać przy ścisłym stosowaniu przepisów rozporządzenia Prezydenta R. P. z dn. 22 marca 1928 r. o postępowaniu administracyjnym (Dz. U. R. P. Nr 36, poz. 341). Każde podanie w sprawie koncesji samochodowej, nie wyłączając podań w sprawie taryfy i rozkładu jazdy, powinno być załatwione przez Urząd Wojewódzki szybko,

z uwzględnieniem potrzeb motoryzacyjnych i komunikacyjnych, przez wydanie decyzji, odpowiadającej wymaganiom art. 75 i 76 postępowania administracyjnego i uzgodnionej trybem uproszczonym z Wydziałem Ogólnym Urzędu Wojewódzkiego (§ 11 rozp. z dnia 13.VIII. 1931 r. Dz. U. R. P. Nr 76, poz. 611). Jedynie w wyjątkowych przypadkach, gdy wymaga tego interes publiczny, np. w razie samowolnego przerwania przez koncesjonariusza komunikacji autobusowej, Urząd Wojewódzki może zezwolić na uruchomienie komunikacji autobusowej przed ukończeniem postępowania koncesyjnego i wydać inną koncesję na okres nie dłuższy niż 3 miesiące. Nie można wydawać koncesyj z ważnością do odwołania.

29. (1) Należy stale baczyć, aby koncesjonariusz zaspakajał potrzeby komunikacyjne ludności na linii autobusowej przez niego obsługiwanej, powiększał tabor w miarę wzrostu ilości podróżnych i uruchamiał nowe linie autobusowe na drogach łączących się z liniami przez niego obsługiwanymi. Obowiązki takie należy przewidzieć w koncesji. Poza tym należy badać potrzeby komunikacyjne ludności przez stałe obserwowanie zapełnienia autobusów koncesjonariusza.

(2) W razie stwierdzenia potrzeby powiększenia ilości kursów albo ilości pojazdów lub uruchomienia nowej linii należy, zgodnie z warunkami koncesji, wzywać koncesjonariusza do dopełnienia tych obowiązków, wyznaczając mu odpowiedni termin i ostrzegając, że w przeciwnym razie Urząd Wojewódzki odbierze koncesję.

(3) W razie odebrania koncesji, Urząd Wojewódzki powinien mieć na względzie, aby linia opuszczona przez koncesjonariusza nie pozostała bez obsługi.

do § 41 RW.

30. W razie zmiany warunków koncesji w części dotyczącej taboru nie należy dodatkowo pobierać opłat wymienionych w § 41 RW, z powodu powiększenia przez koncesjonariusza ilości pojazdów mechanicznych.

do § 43 RW.

31. W dokumencie koncesyjnym należy przewidywać wymianę samochodów używanych na nowe, wskazując markę samochodu i czas wymiany, oraz zamieszczać klauzulę, że w razie niedopełnienia tego obowiązku koncesja będzie odebrana na podstawie § 47 ust. (2) pkt 4 RW. Należy ściśle przestrzegać terminowego spełniania przez koncesjonariusza tego obowiązku. W tym celu należy naprzód przypominać koncesjonariuszowi o zbliżającym się terminie wymiany pojazdu i ostrzegać go, że niedotrzymanie terminu spowoduje cofnięcie mu koncesji. Przedłużenie wyznaczonego w dokumencie koncesyjnym terminu wymiany używanego pojazdu na nowy może nastąpić jedynie w przypadkach wyjątkowych, mianowicie jeżeli dostawa zamówionego samochodu nie nastąpiła z przyczyn niezależnych od koncesjonariusza albo jeżeliby wskutek odebrania koncesji linia miała pozostać bez obsługi.

do § 44 RW.

32. (1) Czas ważności koncesji liniowych należy oznaczać zależnie od stanu technicznego taboru i dokonanych inwestycyj w przedsiębiorstwie. Jeżeli ubiegający się o koncesję liniową posiada cały tabor wyłącznie nowy, wówczas koncesję należy wydać na lat 8. Jeżeli ubiegający się o koncesję liniową posiada nowy i używany tabor, w tym połowę lub więcej nowego, włączając w to również tabor zapasowy, wówczas należy wydawać koncesje: na lat 6, gdy tabor nowy jest przeważnie typu ciężkiego (powyżej 3,5 ton nośności, albo pojemności powyżej 25 miejsc dla podróżnych), i na lat 4, gdy tabor nowy jest typu lekkiego. Jeżeli ubiegający się o koncesję liniową na drogach gruntowych oraz pionierskich, albo o koncesje na linie położone w całości lub większej części w granicach województw: wileńskiego, nowogródzkiego, poleskiego, wołyńskiego, tarnopolskiego i stanisławowskiego, posiada mniej niż połowę taboru nowego, czas trwania koncesji należy określić na 3 lata; w tych samych przypadkach, jeżeli ubiegający się o koncesję liniową posiada tabor wyłącznie używany, należy wydać koncesję na 2 lata; z tym dodatkiem, że w wyjątkowych przypadkach wymienionych w p. 28 ust. (6) lit. a) pkt 2) Instrukcji koncesyjnej, koncesja może być przedłużona na dalsze 2 lata, jeśli stan taboru na to pozwoli.

(2) Za pojazdy nowe pod względem technicznym należy uważać takie pojazdy, które zostały nabyte jako jeszcze nieużywane przez osoby ubiegające się o wydanie lub przedłużenie koncesji i przez te osoby zostały uruchomione nie wcześniej niż przed rokiem, a jeśli chodzi o pojazdy produkcji krajowej — po dniu 18.IV. 1934 r.

(3) Jeśli koncesjonariusz w czasie ważności koncesji liniowej wymienił cały używany tabor na nowy pod względem technicznym, wówczas koncesja może mu być przedłużona na 8 lat, licząc od daty uruchomienia pierwszego nowego pojazdu.

(4) Na dłuższy okres czasu niż 8 lat może być wydana lub przedłużona koncesja liniowa takim osobom, które już posiadają koncesję i zajmują się przewozem bez zarzutów, a prócz tego włożyły lub pragną włożyć w przedsiębiorstwo znaczniejsze kapitały i mają po temu możność. Przed wydaniem takiej koncesji należy przedstawić sprawę Ministerstwu Komunikacji z wyczerpującym sprawozdaniem.

33. Czas trwania koncesji obszarowej należy ustalać jako równy okresowi ważności umowy, zawartej przez osobę ubiegającą się

o koncesję z przedsiębiorstwem „Polskie Koleje Państwowe", co do udziału w przewożeniu z koleją (przewozy kombinowane). W koncesji takiej należy zamieścić zastrzeżenie, że koncesja wygaśnie z chwilą rozwiązania umowy.

do § 45 RW.

34. Zakaz przenoszenia praw i obowiązków wynikających z koncesji obejmuje także wynajmowanie usług przewozu innemu przedsiębiorcy przewozowemu na tej samej linii lub na innej linii (wynajmowanie autobusu z usługą przedsiębiorcy), chyba że wynajęcie następuje w wypadkach nagłych dla podtrzymania ciągłości ruchu ze względu na interes publiczny, np. przewiezienie osób, jadących autobusem, który w drodze uległ zepsuciu, a posiadanego przez przedsiębiorcę autobusu rezerwowego nie można dostarczyć.

do § 47 RW.

35. Odebranie koncesji może nastąpić tylko w przypadkach przewidzianych w § 47 RW. Odebranie koncesji z powodów wymienionych w tym paragrafie w ust. 2 p. 2 powinny poprzedzić co najmniej dwukrotne ostrzeżenia pisemne, w których należy określić, jakie przepisy wymienionego rozporządzenia zostały przez koncesjonariusza naruszone, za których naruszenie został on ukarany oraz jakie warunki koncesji nie były przez koncesjonariusza wypełnione. Pierwsze ostrzeżenie z powodu niedotrzymania warunków koncesji może stosownie do okoliczności zawierać nowy termin, w którym koncesjonariusz może jeszcze dopełnić swojego obowiązku. W decyzji o odebraniu koncesji należy, jeżeli koncesjonariusz wykonywa czynności przewozu, wskazać odpowiedni termin, w którym ma on zaprzestać tych czynności, chyba że bezzwłoczne zaprzestanie ich przez koncesjonariusza jest niezbędne ze względu na interes publiczny, co oczywiście będzie zachodzić tylko w wyjątkowych przypadkach. W takim razie decyzja co do odebrania koncesji powinna zawierać klauzulę natychmiastowej wykonalności.

(Na różowym papierze, format A4).

Załącznik Nr 1 do Instrukcji koncesyjnej.

Koncesjonariusz: ....

Adres: ....

Koncesja Nr .... wydana przez Urząd Wojewódzki ....
Ważna do dn. ....

ROZKŁAD JAZDY

WAŻNY od dn. ....

NA LINII ....

z prawem wyłączności na odcinku ....

z prawem tranzytu na odcinku ....

KURS					KM	MIEJSCOWOŚĆ	KM	KURS				
1	3	5	7	9				2	4	6	8	10

LINIĘ OBSŁUGUJĄ AUTOBUSY:

MARKA	Ilość miejsc dla podróżn.	Nr Nr rejestracyjne

Za WOJEWODĘ

pieczęć

.... dn. .... 193.... r.

UWAGA

Rozkład jazdy powinien być w trwałej oprawie i umieszczony na autobusie w miejscu widocznym.

(Na zielonym papierze). **Załącznik** Nr 2 do Instrukcji koncesyjnej.

Koncesjonariusz ....

Adres ....

Koncesja Nr .... wydana przez
Urząd Wojewódzki ....
Ważna do dnia ....

WYCIĄG Z WARUNKÓW KONCESYJNYCH

Koncesja bez prawa wyłączności na zarobkowy przewóz towarów na linii*) ....
obszarze ....

SAMOCHODEM (AMI)	Nr REJESTRACYJNY (E)	NOŚNOŚĆ
1)	1)	1) .... kg
2)	2)	2) .... kg
3)	3)	3) .... kg
4)	4)	4) .... kg

*) W okresie czasu do dnia .... 193 .... r. koncesjonariusz ma prawo wykonywania przewozu towarów na dowolnych liniach w całym Państwie z wyjątkiem linij: **a) Białystok—Ostrów Mazow.-Warszawa, b) Łowicz-Łódź-Piotrków—Częstochowa—Będzin—Katowice, c) Rawa Mazow.—Brzeziny—Łódź.**

pieczęć

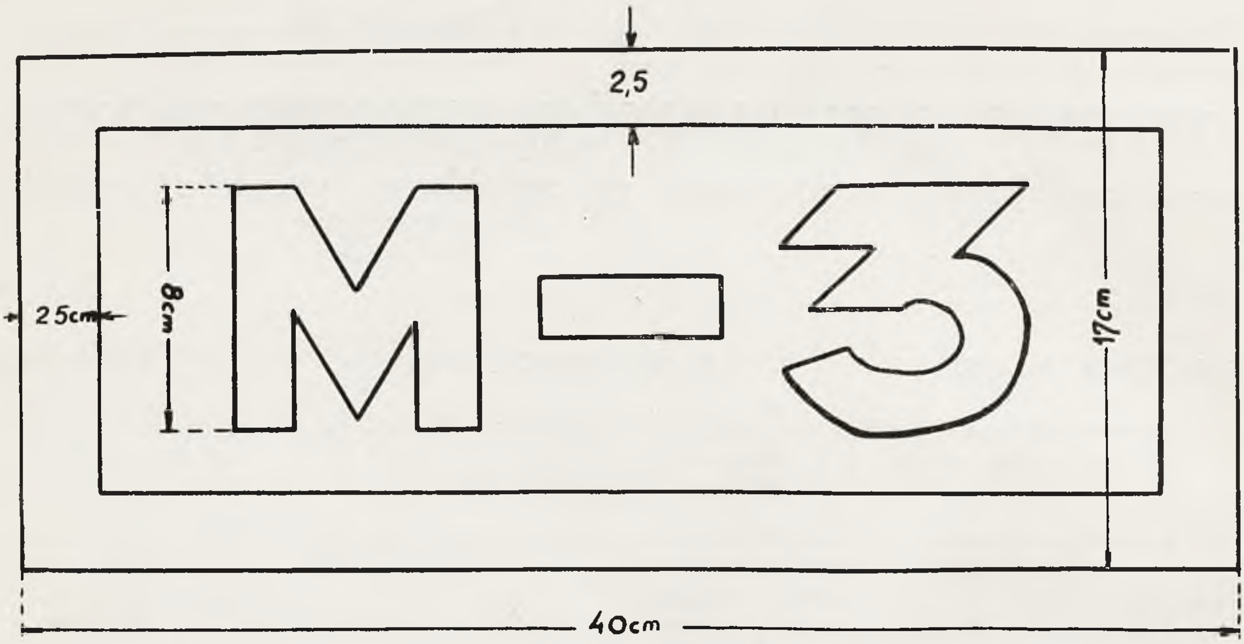
Za Wojewodę

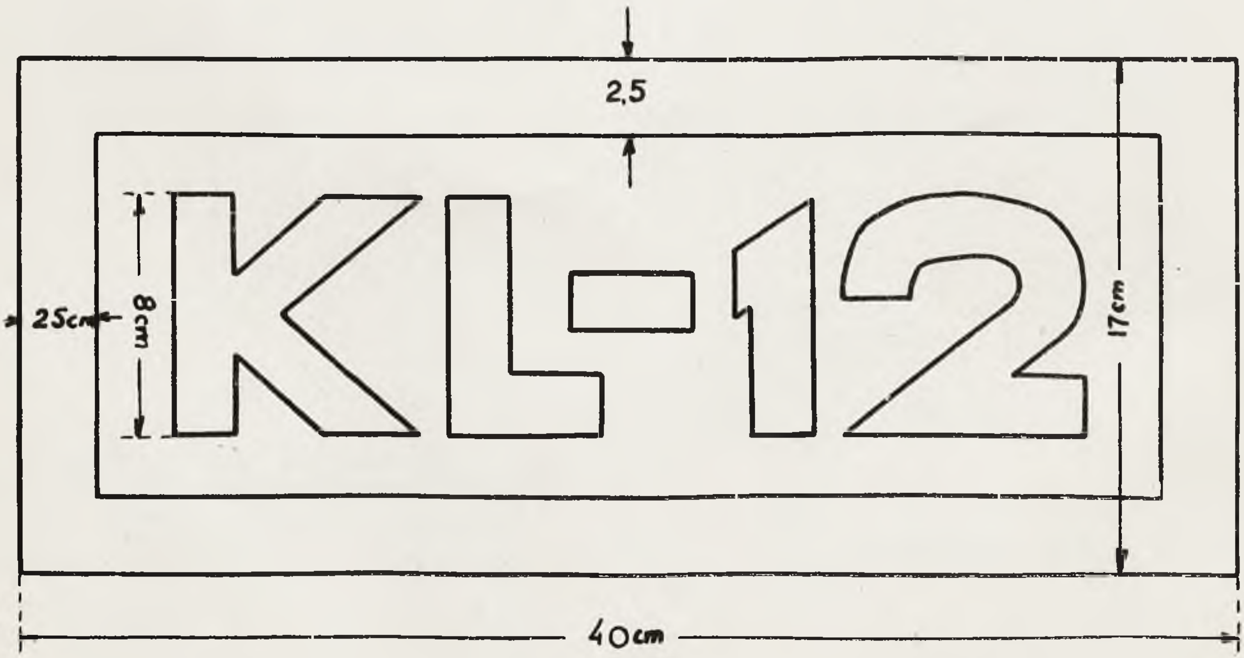
....
(podpis)

.... , dn. .... 193 r.

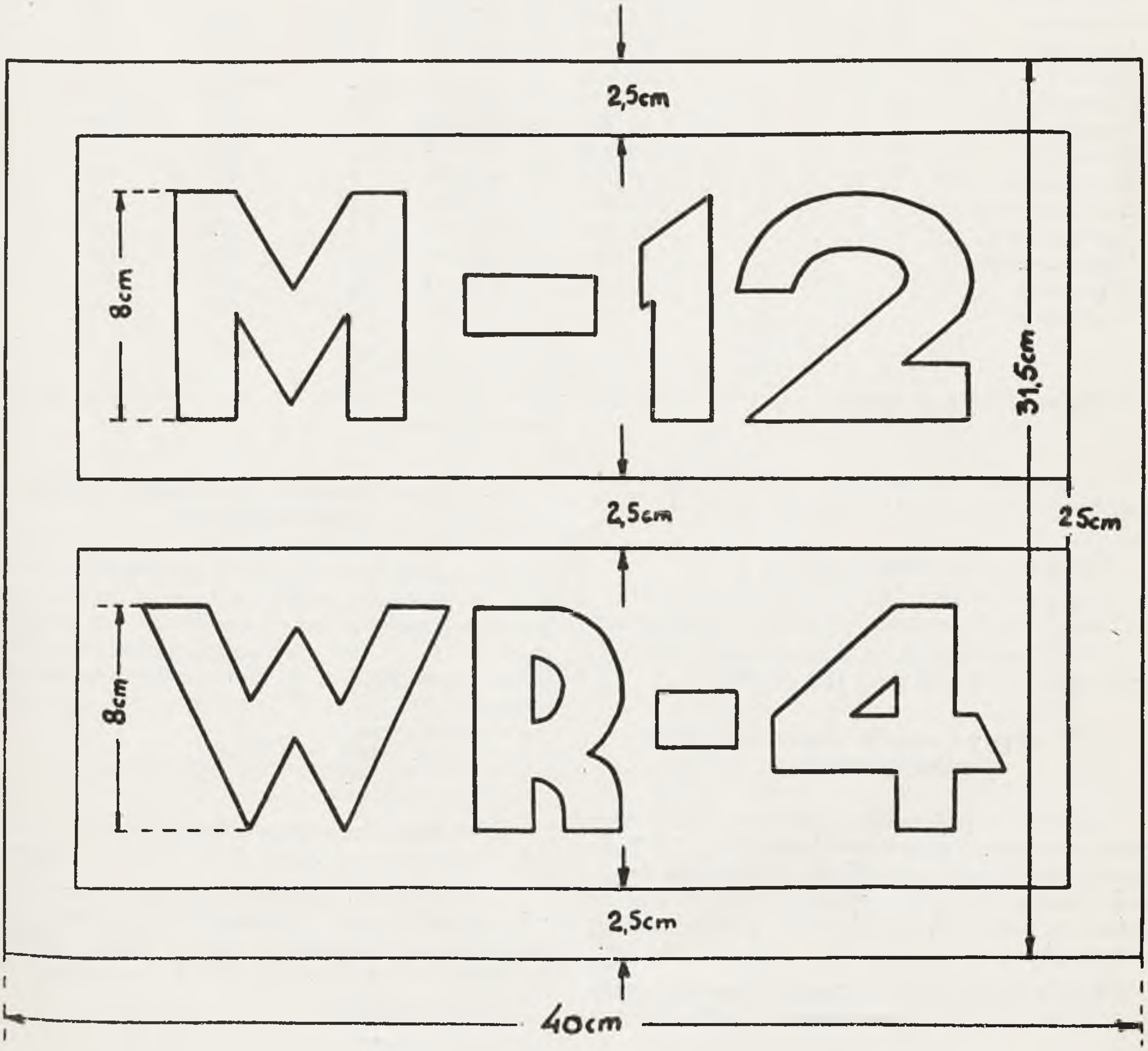
UWAGA: Niniejszy wyciąg powinien być trwale oprawiony i umieszczony w każdym samochodzie przy kierowcy na widocznym miejscu.

Załącznik Nr 3 do Instrukcji koncesyjnej.





Załącznik Nr 4 do Instrukcji koncesyjnej.



34.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 26 stycznia 1937 r. w sprawie znakowania pojazdów mechanicznych oraz sposobu wykonania tablic rejestracyjnych i ich ceny.

Na podstawie § 19 ust. (8) rozporządzenia Ministra Komunikacji i Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dnia 15 stycznia 1933 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr 9, poz. 55), w brzmieniu ustalonym rozporządzeniem tychże ministrów z dnia 20 października 1936 r. (Dz. U. R. P. Nr 85, poz. 596), zarządzam co następuje:

1. Znakowanie pojazdów mechanicznych.

a) Wyznacza się następujące numery na obszar każdego województwa w każdej serii:

Województwo	Znaki rejestracyjne	Znaki próbne
M. st. Warszawa	od 01.000 do 19.999	od 010 do 199
Białostockie	„ 20.000 „ 24.999	„ 200 „ 249
Kieleckie	„ 25.000 „ 29.999	„ 250 „ 299
Krakowskie	„ 30.000 „ 34.999	„ 300 „ 349
Lubelskie	„ 35 000 „ 39.999	„ 350 „ 399
Lwowskie	„ 40.000 „ 44.999	„ 400 „ 449
Łódzkie	„ 45.000 „ 49.999	„ 450 „ 499
Nowogródzkie	„ 50.000 „ 54.999	„ 500 „ 549
Poleskie	„ 55.000 „ 59.999	„ 550 „ 599
Pomorskie	„ 60.000 „ 64.999	„ 600 „ 649
Poznańskie	„ 65.000 „ 69.999	„ 650 „ 699
Stanisławowskie	„ 70.000 „ 74.999	„ 700 „ 749
Tarnopolskie	„ 80.000 „ 84.999	„ 800 „ 849
Warszawskie	„ 85.000 „ 89.999	„ 850 „ 899
Wileńskie	„ 90.000 „ 94.999	„ 900 „ 949
Wołyńskie	„ 95.000 „ 99.999	„ 950 „ 999

b) Wyznacza się następujące litery w kolejnych seriach:

Serie samochodów (z wyjątkiem dorożek samochodowych): A, B, C, D, E, H, K, L, Z, X oraz Y.

Seria dorożek samochodowych: T.

Seria motocykli: M, N, P, R, S oraz U.

c) Znaki samochodowej kolumny zamkowej.

Znak zawiera literę A, po niej litery ZK, a następnie trzy cyfry od 100 do 999.

2. Wymiary i sposób wykonania tablic rejestracyjnych.

Tablice rejestracyjne powinny mieć wymiary, wskazane w załącznikach N-ry 1 i 2 do niniejszego zarządzenia. Cyfry i litery na tablicach rejestracyjnych powinny mieć wymiary podane w załącznikach N-ry 3 i 4 do niniejszego zarządzenia.

Każda tablica rejestracyjna samochodowa oraz tylna tablica rejestracyjna motocyklowa powinny być opatrzone na odwrotnej stronie cechą fabryczną.

— **3. Zwrot kosztów wykonania tablic rejestracyjnych.**

Koszt wykonania tablic, podlegający zwrotowi przez osoby, które otrzymują tablice przy rejestracji pojazdu w przypadkach, przewidzianych w § 18 ust. (2) rozporządzenia z dnia 15 stycznia 1933 r. o ruchu pojazdów mechanicznych (Dz. U. R. P. Nr 9, poz. 55) wyznacza się jak następuje:

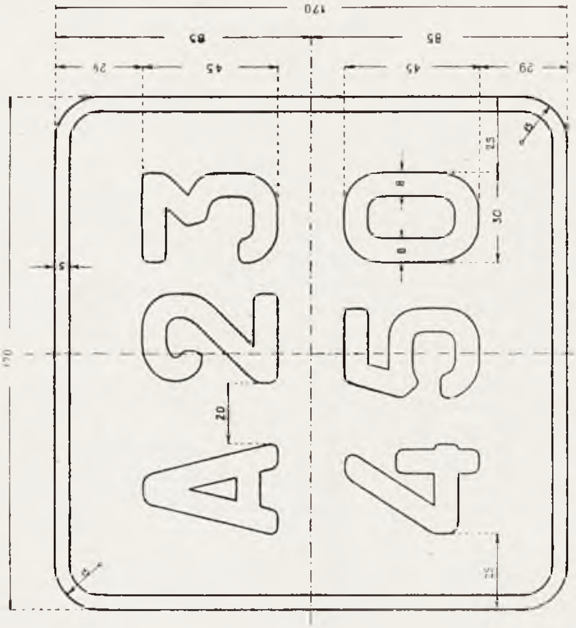
a) tablice (przednia i tylna) samochodowe . . . . . . 10.— zł

b) tablice (przednia i tylna) motocyklowe . . . . 6.50 „

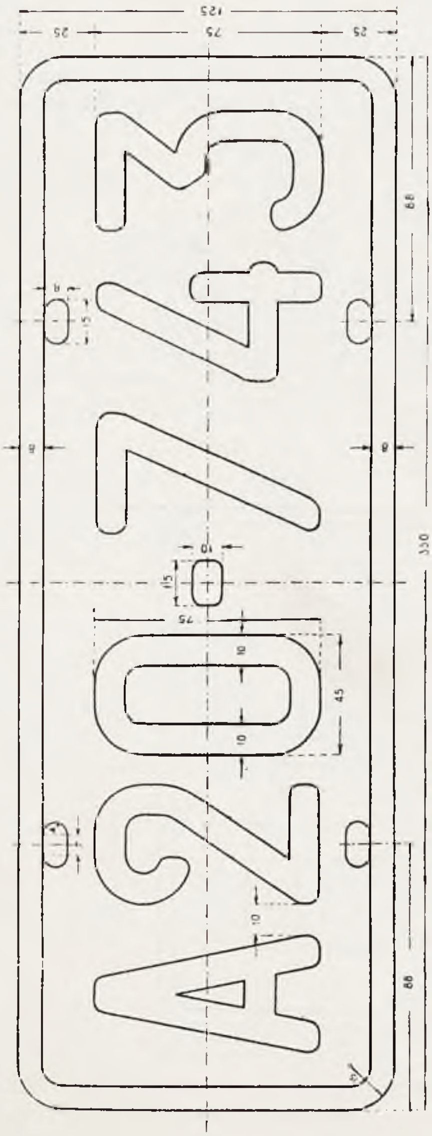
Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia. Z dniem tym traci moc obowiązującą zarządzenie z dnia 8 lutego 1934 r. Nr DR-161-4/19 (Dz. Urz. M. K. Nr 6, poz. 37).

Nr DR-160-30/16.

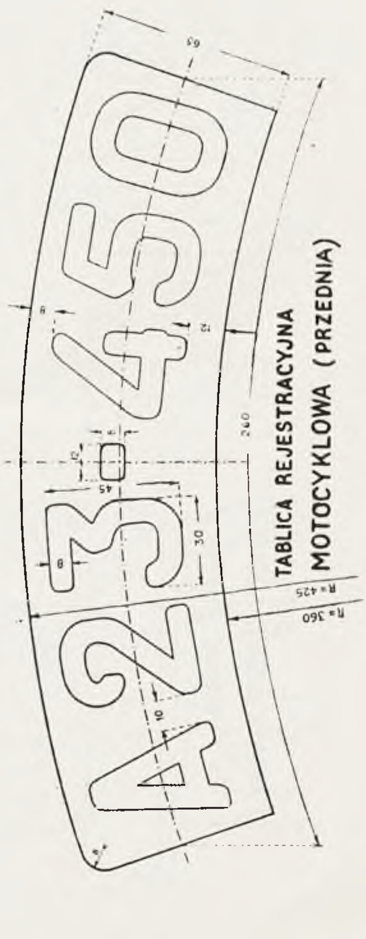
Załącznik Nr 1.



TABLICA REJESTRACYJNA MOTOCYKLOWA (TYLNA)

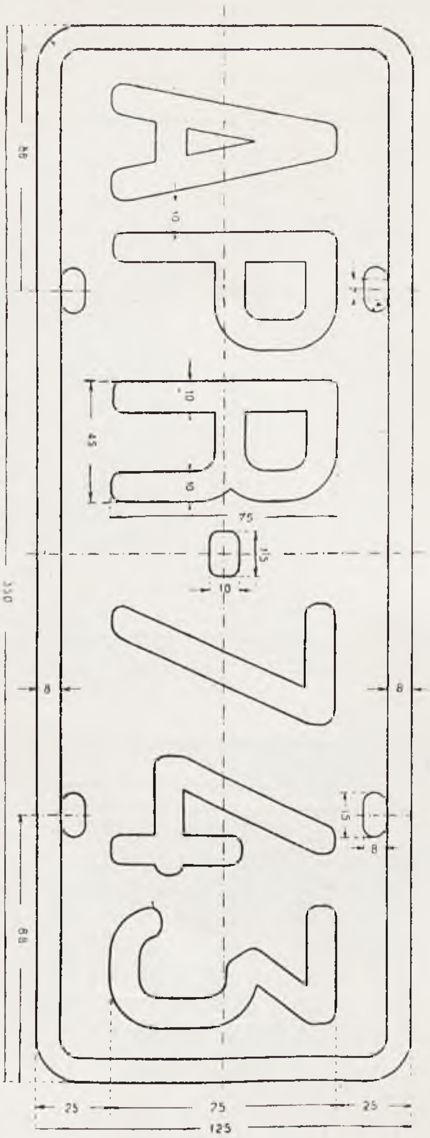


TABLICA REJESTRACYJNA SAMOCHODOWA (PRZEDNIA i TYLNA)

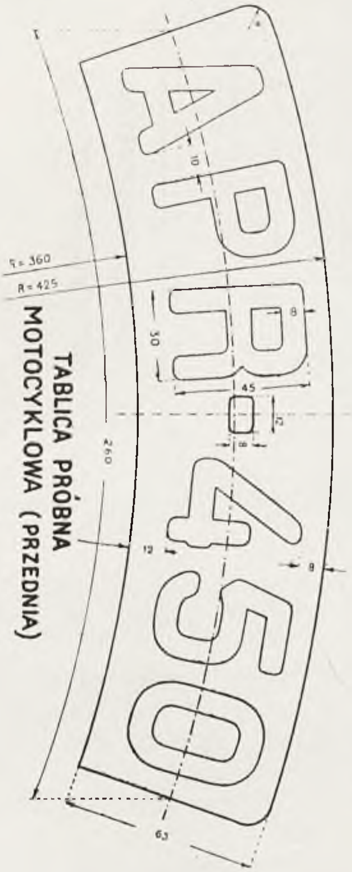


TABLICA REJESTRACYJNA MOTOCYKLOWA (PRZEDNIA)

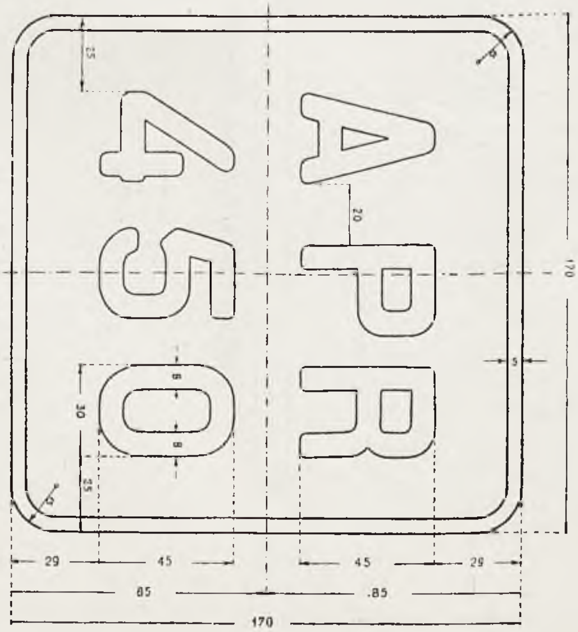
Załącznik Nr 2.



TABLICA PRÓBNA SAMOCHODOWA (PRZEDNIA i TYLNA)

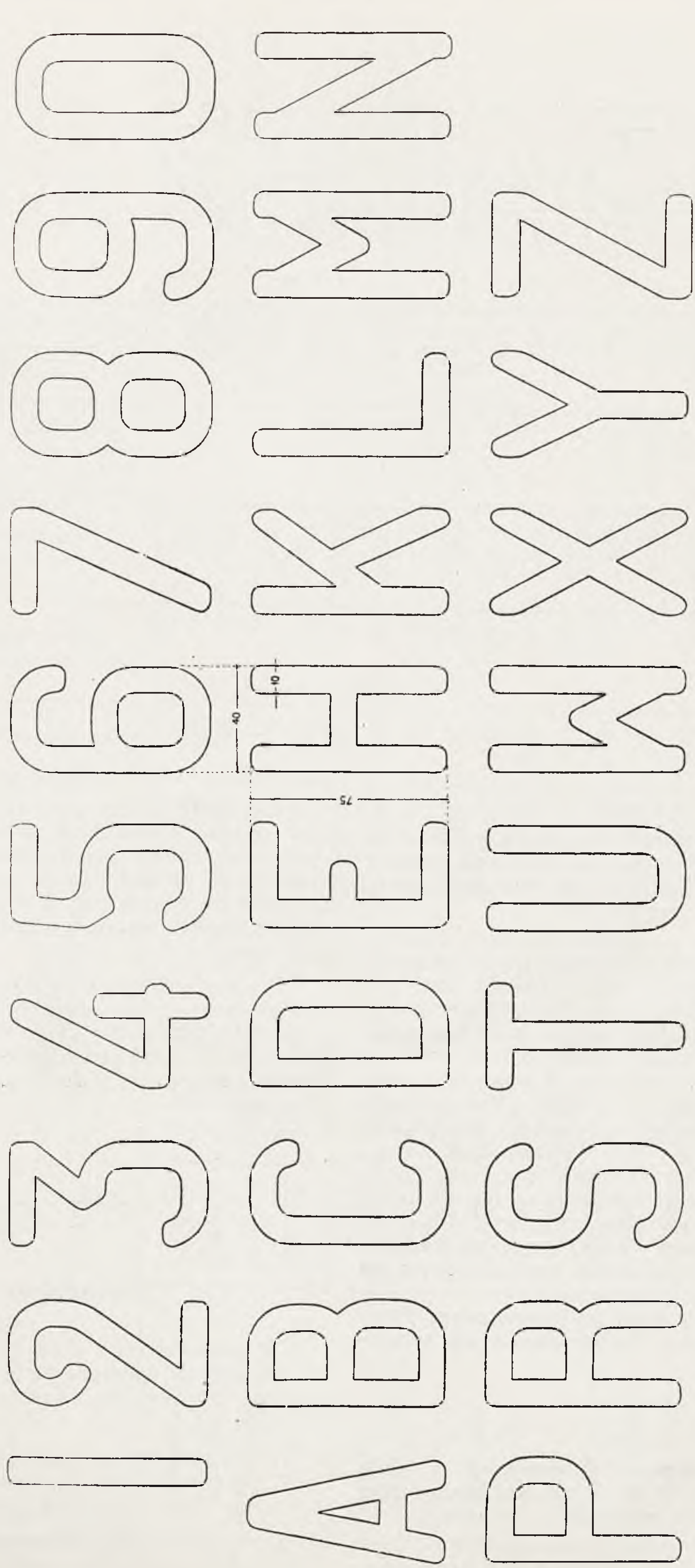


TABLICA PRÓBNA MOTOCYKLOWA (PRZEDNIA)



TABLICA PRÓBNA MOTOCYKLOWA (TYLNA)

Załącznik Nr 3.



Załącznik Nr 4.



35.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 4 lutego 1937 r. Nr 27 w sprawie używania druków serii „M. K. — Koł." do potrzeb dróg samorządowych.

W związku z zaopatrywaniem Urzędów Wojewódzkich przez Ministerstwo Komunikacji w druki z działu dróg kołowych serii „M. K. — Koł.", Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że jeżeli z druków tych będą korzystać Wydziały Powiatowe do potrzeb dróg samorządowych, to należność za nie powinna być zarachowywana na poczet udziału Państwowego Funduszu Drogowego w kosztach utrzymania personelu, służby i biur Powiatowych Zarządów Drogowych. Wyjątek stanowią druki Nr 121 — Koł. (zaświadczenia na ulgowy przewóz kolejowy materiałów drogowych i budowlanych), które należy nadal wydawać bezpłatnie wszystkim instytucjom, upoważnionym do wystawiania tych zaświadczeń.

Ceny druków będą podawane przez Ministerstwo Urzędom Wojewódzkim do wiadomości.

Nr DR-3/6.

36.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 4 lutego 1937 r. Nr 28 w sprawie sprawozdań o cenach na materiały i robociznę.—

W związku z okólnikiem z dn. 25 sierpnia 1936 r. Nr DB-37d/35, Ministerstwo Komunikacji powiadamia, że poczynając od 1937 roku, sprawozdania o cenach na materiały budowlane i robociznę należy przedstawiać Ministerstwu Komunikacji ze wskazaniem cen za III kwartał danego roku, raz na rok na dz. 15 października według nowych wzorów, które niebawem będą rozesłane.

Ceny w wykazach mają być ustalane przez komisje, zarządzone reskr. b. Min. Rob. Publ. z dn. 7.X. 1924 r. Nr IX-A-2095 i z dn. 2.IX. 1927 r. Nr IX-2593, jednakowo z cenami w wykazach przesyłanych do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych.

Nr DB-37d/4.

Sprostowanie.

W zarządzeniu z dnia 17 grudnia 1936 r. Nr. DR-48/143, ogłoszonym w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji Nr 69, poz. 356:

1. na str. 499 w szpalcie lewej, w wierszu piątym od góry zamiast wyrazu „nasypo" ma być wyraz „nasypu",

2. w tymże samym wierszu należy skreślić wyraz „Wojewódzkie".

Komunikat o ilości pojazdów mechanicznych (cywilnych) na dzień 1 stycznia 1937 r.

1		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Nr. porządkowy	Województwo	Liczba mieszkańców na d. 1. X. 1936 r.	Ilość samochodów					Ilość motocykli	Ilość innych pojazdów mechanicznych	Ogólna ilość pojazdów mechanicznych	Półroczny przyrost względnie ubytek (w %) ogólnej ilości pojazdów mechanicznych w stosunku do ilości z dnia 1. VII. 1936 r.	Liczba mieszkańców przypadająca na jeden pojazd mechaniczny
			osobowych	dorożek	autobusów	ciężarowych	ogólna					
1	Białostockie	1,759.000	193	68	46	128	435	251	28	714	— 0,3	2.463
2	Kieleckie	3,140.000	697	130	96	238	1.161	386	62	1.609	+ 4,2	1.951
3	Krakowskie	2,449.000	1.134	239	92	346	1.811	641	108	2.560	+ 4,6	957
4	Lubelskie	2,639.000	412	56	108	131	707	194	60	961	+ 6,5	2.746
5	Lwowskie	3,324.000	995	377	87	263	1.722	492	99	2.313	— 1,1	1.437
6	Łódzkie	2,805.000	1.365	358	163	461	2.347	646	98	3.091	+ 1,6	907
7	Nowogródzkie . .	1,144.000	127	31	33	29	220	73	19	312	—10,3	3.666
8	Poleskie	1,225.000	134	18	17	24	193	53	14	260	+ 1,9	4.711
9	Pomorskie	1,161.000	1.437	361	89	658	2.545	940	56	3.541	+ 2,5	328
10	Poznańskie	2,253.000	2.940	541	207	865	4.553	1.360	150	6.063	+ 0,7	371
11	Śląskie	1,385.000	2.026	162	98	679	2.965	1.295	127	4.387	+ 1,2	315
12	Stanisławowskie . .	1,569.000	178	60	15	37	290	99	20	409	— 6,0	3.836
13	Tarnopolskie . . .	1,702.000	134	19	7	19	179	65	11	255	—11,8	6.674
14	Warszawskie . . .	2,706.000	866	115	119	354	1.454	543	67	2.064	+ 8,1	1.311
14a	M. st. Warszawa .	1,249.000	2.889	1.834	239	1.197	6.159	1.456	198	7.813	+ 6,2	160
15	Wileńskie	1,378.000	185	66	67	82	400	250	—	650	— 5,4	2.120
16	Wołyńskie	2,250.000	173	18	60	34	285	154	27	466	+ 1,1	4.828
	Razem .	34,138.000	15.885	4.453	1.543	5.545	27.426	8.898	1.144	37.468	+ 2,5	911

13. U W A G I

1. Do ilości innych pojazdów mech. (kol. 9) zaliczono: cysterny, pożarnicze, traktory itp.
2. Półroczny procentowy przyrost wzgl. ubytek według poszczególnych rodzajów pojazdów mech. w stosunku do ilości z dnia 1.VII.1936r. wynosi:
   a. Osobowe przyrost 3,8%
   b. Dorożki „ 5,1%
   c. Autobusy „ 0,7%
   d. Ciężarowe „ 5,9%
   e. Motocykle ubytek 2,5%
   f. Inne przyrost 3,4%
3. Liczbę mieszkańców przyjęto na zasadzie danych Głównego Urzędu Statystycznego — „Wiadomości Statystyczne" z d. 5.I.1937 r. zeszyt I.

Nr DR-162/1.

Adres Redakcji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój Nr 78, tel. 552-00 wewn. 127.

Adres Administracji:
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój Nr 123, II p. tel. 8.26.28. Konto czekowe PKO Nr 30.658.

Warunki prenumeraty w Kraju:
Rocznie zł 8; półrocznie zł 4; kwartalnie zł 2. Cena numeru gr 50.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

W Y D A W N I C T W O M I N I S T E R S T W A K O M U N I K A C J I.

Drukarnia Państwowa Nr 88552. 19.II.37. 8600.